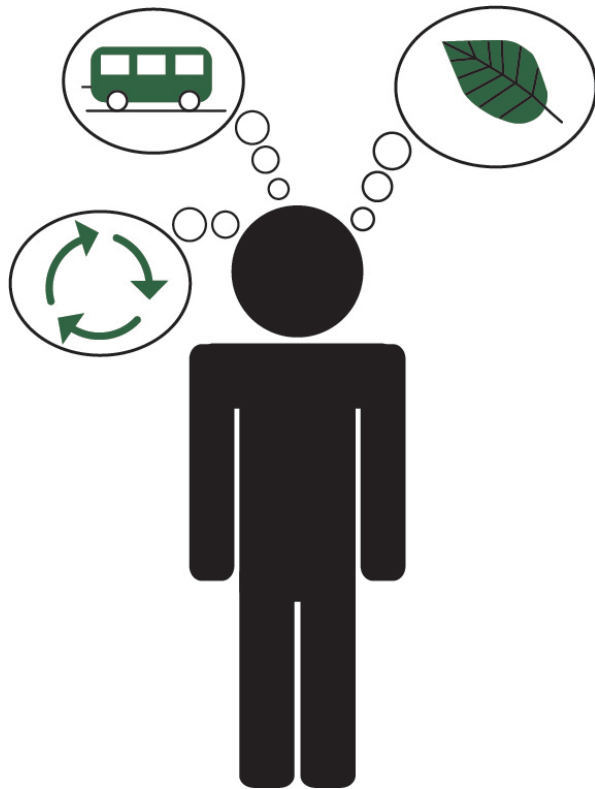




Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Kandidatexamensarbete, 15 hp



KAN MILJÖMEDVETENHET PÅVERKAS AV STADSPLANERING?

Emilie Mattsson

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Institution Landskapsarkitektur, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) Alnarp
Landskapsarkitektprogrammet
2013-05-27

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och
jordbruksvetenskap
Institution Landskapsarkitektur

Författare: Emilie Mattsson

Titel: Kan miljömedvetenhet påverkas av stadsplanering?

Title: Can environmental awareness be promoted by urban
planning?

Nyckelord: miljömedvetenhet, hållbar stadsplanering,
miljövårdpsykologi, påverka, landskapsarkitektur, environmental
awareness, urban planing

Handledare: Anna Petersson, Institution Landskapsarkitektur, SLU
Alnarp

Examinator: Eivor Bucht, Institution Landskapsarkitektur, SLU
Alnarp

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2013

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Framsidas bild: *Miljömedveten - digital teckning: Emilie Mattsson*
2013-05-28

SAMMANDRAG

Uppsatsens mål är att undersöka strategier inom stadsplanering för att skapa ett större miljöengagemang och ett mer miljömedvetet beteende hos människor. Detta syftar till att ge landskapsarkitekten verktyg för att kunna påverka människor till ett större miljöintresse. Frågeställningar i arbetet är: Kan människors miljöengagemang och beteende påverkas? Hur sker sådan påverkan? Hur kan miljömedvetenhet påverkas genom stadsplanering? Varför används inte strategier för ökad miljömedvetenhet mer ofta? Resultatet undersöks genom en litteraturstudie i vilken psykologiska teorier kring miljöengagemang och hur detta engagemang kan påverkas beskrivs. Vilka strategier som används i praktiken idag tas också upp i litteraturstudien. Som ett komplement har även tre intervjuer gjorts där kommunanställda stadsplanerare beskriver metoder som används inom respektive kommun för att påverka människors miljöintresse och beteende.

För att påverka människan till en mer miljövänlig livsstil kan en så kallad förändringsstrategi utformas som dels bör bygga på strategins förutsättningar och dels på de faktorer som formar människans miljömedvetenhet. De strategier som beskrivs i litteratur och intervjuer kan delas upp i två grupper, de som syftar till att påverka individens miljöengagemang och de som syftar till att påverka beteendet hos individen. De strategier som används inom stadsplanering är främst inriktade på att påverka beteendet men två syftar också till att påverka engagemanget. Följande förändringsstrategier för stadsplanering har bedöms vara möjliga:

- Trafiklösningar som förenklar bilfri transport och försvårar för bilen.
- Attraktiva rörelsestråk som uppmuntrar till transport med cykel eller till fots.
- Förenklad källsortering som gör det lättare att återvinna avfall.
- Kretsloppslösningar för energi, dagvatten och avfall som hushållar med resurser.
- Argumentation anpassad till individen för att han eller hon ska se nyttan med en miljövänlig livsstil.
- Brukarsamverkan som skapar ett brett engagemang för miljöfrågor genom sociala relationer.
- Grönområden som uppvisar ekologiska system och därmed skapar ett engagemang för miljön.

Intervjuerna ger också svar på vilka hinder som finns för arbete med miljöfrågor. Bristande intresse från politiker och allmänhet, begränsad möjlighet att påverka, ideologiska frågor om frihet, krav från byggherrar och dilemman kring målgrupper nämns exempelvis som sådana hinder.

ABSTRACT

The aim of this thesis is to examine strategies within urban planning which are used to promote environmental awareness and environmentally sustainable behavior. The purpose has been to give the landscape architect tools for influencing people towards an eco-friendly lifestyle. The questions that have been emphasized in this thesis are; Can environmental awareness and sustainable behavior be influential? How is such impact possible? Can a sustainable lifestyle be promoted by urban planning? Why aren't strategies to influence environmental awareness used more often? Methods that were used were a literature review and three interviews with urban planners. The literature examines psychological theories connected to environmental awareness and which strategies that can be used to promote it. The aim with the interviews was to relate the theories to a practical use and to describe how each municipality work with promoting an eco-friendly lifestyle.

To be able to influence people a strategy can be designed. This must rely on the requirements of the situation and on the factors that shapes the human environmental awareness. The strategies that are described in literature and interviews can be divided in two groups, those intended to influence an individual's environmental awareness, and those that seek to influence the behavior of the individual. The strategies used in urban planning are primarily focused on influencing the behavior of people but two strategies were found to influence the engagement in nature. These strategies should be possible to use in urban planning:

- Traffic solutions that simplify car-free transportation and makes it more difficult to go by car.
- Attractive paths that encourage transportation by bicycle or by foot.
- Simplified recycling that will attract more people to sort their waste
- Recycling solutions for energy, storm water and waste that saves resources.
- Argumentation adapted to the individual so that he or she will see the benefits of an eco-friendly lifestyle.
- User interaction that creates a broad commitment to environmental issues through social relationships.
- Green areas that exhibits ecological systems and by that creates a commitment to the environment.

The informants also explain problems with environmental work and urban planning. Lack of interest from politicians and the public, limited ability to influence, ideological issues of freedom and demands from developers are mentioned as examples of such obstacles.

FÖRORD

För ett drygt år sedan gick jag en 7,5-poängskurs i miljöpsykologi på Lunds Universitet. I den gick vi bland annat igenom hur människan påverkas psykiskt av den miljö hon befinner sig i, men också vad som får henne att vilja agera miljömedvetet. Jag tyckte att ämnet var väldigt intressant och har därför valt att fördjupa mig inom miljövardpsykologin i det här kandidatarbetet. Jag har undersökt hur de psykologiska teorierna kan appliceras på stadsplanering för att på så sätt beskriva hur jag som landskapsarkitekt kan få människor att handla mer miljövänligt.

Jag vill börja med att tack min handledare Anna Petersson för ett förträffligt stöd, många intressanta kommentarer och ovärderliga tips. Tack också till Robin Sterner för otroligt bra feedback med tänkvärda infallsvinklar och korrekturläsning. Jag vill även rikta ett tack till stöttande familj och vänner och framför allt till Marie Mattsson och Filip Carlsson för uppmuntran, korrekturläsning och många nyttiga diskussioner kring ämnet. Slutligen vill jag även tack mina infromanter, utan er hade inte det här arbetet varit möjligt.

Emilie Mattsson
Lund, 2013-05-27

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammandrag	
Abstract	
Förord	
Innehållsförteckning	
Figurförteckning	
INLEDNING	
Bakgrund	8
Mål och Syfte	8
Frågeställningar	8
Material och metod	9
- Litteraturstudie	9
- Intervjuer	9
- Avgränsningar	10
Begreppsförklaring	10
Disposition	11
MILJÖMEDVETENHET GENOM	
STADSPLANERING	
Miljöpsykologiska teorier om miljömedvetenhet	12
- Det sociala dilemmat	12
- Faktorer som påverkar miljöengagemanget	13
Strategier för ökat miljöintresse	16
- Frågor inför skapandet av en förändringsstrategi	16
- Strategier	18

Praktisk användning av miljöstrategier	23
- Strategier som används idag	23
- Problem med att arbeta med miljöfrågor i stadsplanering	25
AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REFLEKTION	
Diskussion	27
- Beteende eller engagemang?	27
- Stadsplaneringsstrategier	28
- Att påverka	29
- Miljövårdspsykologi och hållbar stadsplanering	29
Metoddiskussion och källkritik	30
Slutsatser	30
Vidare studier och reflektion	31
REFERENSER	
Muntliga källor	33
Elektroniska källor	33
Tryckta källor	34
BILAGOR	
Intervju 1	35
Intervju 2	37
Intervju 3	39

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Tabell över Angelöw och Jonssons faktorer som påverkar miljömedvetenhet

Figur 2: Maslows behovstrappa

Figur 3: Tabell över Osbaldistons och Schotts strategier samt strategikategorier

Alla tabeller och bilder som omnämns i Figurförteckningen är skapade av Emilie Mattsson, 2013-05-27

INLEDNING

BAKGRUND

Världen står inför en lång rad miljöhot och dagligen möts vi av nya rubriker om jordens försämrade hälsa (WWF, 2013 [online]). All mänsklig aktivitet påverkar naturen och miljön (Lindén, 2001, sid 8) och vi har länge tagit naturens resurser som en given källa till välfärd. Denna livsstil är inte längre långsiktigt hållbar (Markel, 2010 [online] sid 25) och i framför allt världens rika länder måste den egna livsstilen granskas. Idag använder ca 20 % av jordens befolkning ca 80 % av jordens resurser (Sundqvist, 2003, sid 80). Dessutom finns det en trend bland världens fattigare länder att kopiera de rika ländernas livsstil (Sundqvist, 2003, sid 161). Om kommande generationer ska få en chans till ett gott liv måste både vårt beteende och våra värderingar förändras (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 12).

Inom psykologin talar man ibland om miljövardopsykologi, vilken beskriver de bakomliggande faktorerna för människans miljöintresse. Den beskriver även teorier kring hur människan kan påverkas till ett högre miljöengagemang och vad som får henne att ändra beteendevanor. I landskapsarkitekturen beskrivs ofta hållbarhet som ett mål för god stadsplanering och social-, ekonomisk- och ekologisk hållbarhet beskrivs som verktyg för att uppnå den uthålliga staden. En del praktiska metoder beskrivs i samband med hållbar stadsplanering men dessa speglar ofta ett brett spektrum av behov och relaterar sällan till de psykologiska faktorerna kring att

påverka till en mer miljövänlig livsstil hos individen. I detta arbete har jag valt att utgå ifrån individen och försöker hitta strategier för en stadsplanering som uppmuntrar miljömedvetenhet och ett ekologiskt hållbart beteende. Jag undrar om det är möjligt att genom stadsplanering påverka människors miljömedvetenhet samt hur jag som landskapsarkitekt kan uppmuntra till en mer miljövänlig livsstil. Jag vill också undersöka hur individens miljöengagemang och beteende behandlas i reella situationer och om forskning bedrivs inom ämnet.

MÅL OCH SYFTE

Arbetets mål är att undersöka strategier inom stadsplanering för att öka miljömedvetenheten och påverka miljövänligt beteende hos människor. Strategierna diskuteras och jämförs med praktisk användning samt problem med att använda sådana strategier.

Syftet är att samla teorier och forskning kring ämnet för att slutligen ge verktyg att använda som landskapsarkitekt vid arbete med stadsplanering.

FRÅGESTÄLLNINGAR

Arbetet har utgått ifrån följande frågeställningar:

- Kan människors miljöengagemang och beteende påverkas?
- Hur sker sådan påverkan?
- Hur kan miljömedvetenhet påverkas genom stadsplanering?

- Varför används inte strategier för ökad miljömedvetenhet mer ofta?

MATERIAL OCH METOD

Arbetet presenteras i form av en skriftlig uppsats och undersöker dels psykologiska teorier kring miljöengagemang och pronaturellt beteende dels hur dessa teorier kan användas praktiskt för att påverka. Detta grundas på en litteraturstudie. För att koppla teorin till en stadsplanering och landskapsarkitektens möjlighet till påverkan tre intervjuer gjorts. I uppsatsen har ett hermeneutisk förhållningssätt antagits där information tolkats utifrån förståelse. Detta innebär att forskarens tankar, intryck, tolkning och tidigare kunskap ses som en tillgång för arbetet snarare än en begränsning. Precis som inom hermeneutiken har även helheten till forskningsproblemet undersöks. (Patel & Davidson, 2003, sid 30).

Litteraturstudie

Studien bygger på litteratur kring ämnena miljövard psykologi och hållbar stadsplanering. För att hitta skrivet material har söktjänsterna Primo, Google scholar och Google nyttjats. Sökord som använts har exempelvis varit: miljövard psykologi, miljöpsykologi, proenvironmental behavior, fostering sustainable behavior, och hållbar stadsplanering. Urvalet av litteratur har gjorts utifrån relevans kring frågeställningen och grundats på sammanfattningar av det skrivna materialet, baksidestexter samt innehållsförteckningar.

Intervjuer

Förutom litteraturstudien har tre intervjuer gjorts med yrkesverksamma stadsplanerare från tre olika svenska kommuner. Intervjuerna har syftat till att grunda litteraturen i en reell arbets-situation men också till att undersöka de intervjuades uppfattningar om uppsatsens frågeställningar. För att identifiera dessa åsikter har intervjuerna varit kvalitativa djupintervjuer. Den kvalitativa intervjun beskrivs i Forskningsmetodikens grunder av Runa Patel och Bo Davidson som en metod för att "... upptäcka och identifiera egenskaper och beskaffenheten hos något, t.ex. den intervjuades livsvärld eller uppfattningar om något fenomen." (Patel & Davidson, 2003, sid 78) Intervjuerna har även varit ostrukturerade samt haft en låg grad av standardisering (Patel & Davidson, 2003, sid 72). I detta fall har det inneburit att intervjuerna byggts på ett intervjuformulär med öppna frågor. Dessa har sedan anpassats efter situation och följdfrågor har tillkommit om detta funnits lämpligt. Intervjuformuläret har byggts upp enligt teman där frågorna placerats inom dessa. Intervjuernas teman har varit desamma men frågorna har anpassats efter informantens yrkesroll och arbetsuppgifter, se bilagor, intervju 1, 2 och 3.

Valet av informanter har grundats på dessa personers kunskap och erfarenhet inom stadsplanering samt på deras arbetsuppgifter och praktiska användning av ämnet. Urvalsprocessen har också begränsats till personer anställda på en kommunal nivå. Förhoppningen har varit att de intervjuade därmed har haft en större inblick i den politiska påverkan på stadsplaneringsprojekt. Informanterna är också anställda på olika kommuner då dels det politiska styret, dels

atmosfären i kommunen skulle kunna påverka möjligheten att planera för en miljömedveten befolkning.

Informanterna har hållits anonyma i arbetet. Detta för att läsaren ska kunna förhålla sig objektiv till informanternas åsikter och för att deras uttalanden skall kunna diskuteras mer öppet. Uppsatsen har också syftat till behandla information på en bred, generell nivå, något som ytterligare förstärks genom informanternas anonymitet. De intervjuades roller inom stadsplanering samt kommunens storlek har dock varit av vikt för urvalet av intervjuade och presenteras därför:

INTERVJU 1:

Projektchef för planeringen av ett nytt bostadsområde och är anställd på en kommun med ca 100 000 invånare.

INTERVJU 2:

Översiktsplanarkitekt och arbetar med förutsättningar i ett större samhällsbyggnadsprojekt samt anställd på en kommun med ca 100 000 invånare.

INTERVJU 3:

Planarkitekt och har arbetat med kommunens grönplan samt anställt på en kommun med ca 20 000 invånare.

Intervjuerna har spelats in och därefter transkriberats samt sammanställts. I sammanställningen har information som bedömts irrelevant för uppsatsen uteslutits. Då källorna hållits anonyma redovisas inte informanternas svar utan endast de ställda frågorna, se bilagor, intervju 1, 2 och 3.

Avgränsningar

Uppsatsen syftar till att skapa en bered förståelse för ämnet och hålla frågeställningarna på en generell nivå så att resultatet därmed blir mer allmängiltigt. Några djupare beskrivningar och mer ingående tolkningar av olika strategier för beteendeändring och ökad miljömedvetenhet kommer därför inte att göras. Syftet har även varit att undersöka vilka strategier som finns och någon jämförelse av effektivitet bland strategierna berörs därför inte i uppsatsen. Arbetet går inte heller in på hållbar utveckling, vad det innebär och hur det kan uppnås då fokus inte varit social- och ekonomisk hållbarhet.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

Pronaturell

Används som synonym till miljövänlig, det vill säga något som är anpassat efter att minimera miljöpåverkan.

Miljömedvetenhet

Används i arbetet som ett ord för att beskriva en medvetenhet om miljöproblemen samt en vetskap om det egna beteendets inverkan på miljön.

Miljöengagemang

Syftar till ett inre motiv som bidrar till att människor självmant visa hänsyn till miljön i det dagliga beteendet.

Strategi

I uppsatsen syftar ordet strategi, förändringsstrategi eller påverkansstrategi till en metod eller ett tillvägagångssätt för att påverka.

DISPOSITION

Kapitlet *Miljöengagemang och påverkat beteende genom stadsplanering* syftar till att presentera uppsatsens resultat. Detta genom att först ge läsaren en teoretisk kontext genom rubriken *Miljöpsykologiska teorier om miljömedvetenhet*. Här redovisas psykologiska grunder för människors handlande kring miljöproblem samt hur de kan påverkas i sådana situationer. De psykologiska teorierna appliceras sedan i strategier för ökad miljömedvetenhet och förändrat beteende genom avsnittet *Strategier för ökad miljömedvetenhet*. I detta avsnitt presenteras forskning och resultat kring förändringsstrategier. Under rubriken *Praktisk användning av miljöstrategier* presenteras användningen av förändringsstrategier i ett stadsplaneringssammanhang. Även vad som kan begränsa användningen av sådana strategier tas upp. Detta avsnitt grundas främst på studiens intervjumaterial. I kapitlet *Avslutande diskussion och reflektion* diskuteras resultaten från föregående kapitel och en sammanställning av arbetets slutsatser redovisas.

MILJÖMEDVETENHET GENOM STADSPLANERING

MILJÖPSYKOLOGISKA TEORIER OM MILJÖMEDVETENHET

Ämnet miljöpsykologi behandlar hur människor påverkas av sin omgivning, men också hur de påverkar omgivningen genom sitt sätt att leva (Johansson & Küller, 2005, sid 13). Här kommer främst det senare att presenteras då det är av störst relevans för arbetets frågeställningar.

Det sociala dilemma

Ett stort problem med hur människan väljer att agera i relation till miljöproblem är den enskilda individens resonemang kring sitt handlande. En individs beteende har en marginell effekt på miljön (Biel, 1996, sid 54). Detta innebär att resultatet av att en individ väljer att köra bil istället för att åka kollektivt näst intill är försumbart. I det här sammanhanget kan därför förlusten av att åka kollektivt kännas som större än den om individen väljer att ta bilen. Problem uppstår dock när ett helt samhälle väljer att resonera på samma sätt. Då kommer resultatet inte lägre vara försumbart. En problematik som denna kallas för ett socialt dilemma och beskrivs av psykologiprofessorn Anders Biel i boken *Livsstil och miljö* (1996, sid 54). Även psykologerna Mathias Gustafsson och Daniel Eek (2005, sid 303) samt professorn Henk Staats (2003, sid 193) skriver om det sociala dilemma. Gustafsson och Eek (2005, sid 304) beskriver hur det sociala dilemma kännetecknas av två villkor: Då valet står mellan alternativen att gynna sitt eget eller det

gemensammas bästa, tjänar varje individ på det första alternativet, oavsett hur alla andra väljer. Om alla individer handlar efter sitt eget intresse är förlusten dock större för alla jämfört med vad individerna hade förlorat på att handla för det gemensamma syftet. (Gustafsson & Eek, 2005, sid 304)

Sett till dilemmats karaktär kan man därför ana att en individs egenintresse kan komma att stå i vägen för viljan att samarbeta (Biel, 1996, sid 55) Staats (2003, sid 193) beskriver dilemmats karaktär på samma sätt och menar att: "In many cases, proenvironmental behavior is not likely to pay off in the traditional sense that personal benefits will outweigh personal cost." (Staats, 2003, sid 193) Ställs ett socialt dilemma i relation till den ekonomiska normativa teorin om hur beslut fattas beskrivs även här samarbetet som irrationellt för den enskilda individen. Denna teori utgår ifrån att alla strävar efter att maximera sin egen vinning och att människan därför är egoistisk av sin natur (Gustafsson & Eek, 2005, sid 305). Även den politiska filosofen Adam Smith identifierade människans egenintresse som hennes största drivkraft: "It is not from the benevolence of the butcher the brewer, or the baker that we expect our dinner, but from their regard to their own interest. We address ourselves, not to their humanity, but to their self-love, and never talk to them of our own necessities, but of their advantages." (Smith, 1776 [online] sid.19)

Att samarbeta i sociala dilemman är alltså irrationellt utifrån den egna vinningen, men trots det finner vi att många människor bortser från den kortsiktiga egennytta och väljer att dra sitt strå till stacken (Gustafsson & Eek, 2005, sid 307). Socialpsykologen Henk Wilkes så kallade GEF-hypotes, där G står för greed, E står för efficiency och F står för fairness, beskriver också hur människan först och främst styrs av girighet. Denna hålls dock tillbaka av viljan att vara effektiv och rättvis (Gustafsson & Eek, 2005, sid 309).

Faktorer som påverkar miljöengagemanget

För att kunna skapa en strategi för att öka miljöengagemanget hos en befolkning är det viktigt att identifiera vilka faktorer som ligger bakom individens agerande. Detta för att kunna rikta strategin till en specifik målgrupp och på så sätt få ett större genomslag. (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 142) I boken Individ och miljö beskriver forskarna och lärarna Bosse Angelöw och Thom Jonsson (1994, sid 67) en rad olika personliga faktorer som påverkar människans vilja att agera pronaturrellt eller ej, se figur 1. Många av dessa faktorer återkommer även i annan litteratur.

Angelöw & Jonsson (1994, sid 63) börjar med att beskriva människans motiv som hennes främsta drivkraft. De menar att motiven skapas av människans medvetna eller omedvetna behov och att dessa leder till handlingar för att tillfredsställa behoven (1994, sid 63). Även detta kan tolkas som ett uttryck för individens agerande för egenintresset. Angelöw och Jonsson beskriver dock hur motiven inte alltid måste vara att gynna den egna personen maximalt och refererar till en sifo-undersökning från 1989 där 96 %

av alla svenskar var villiga att göra något för en bättre miljö (1994, sid 68). Svenskarna hade alltså en önskan om att handla miljövänligt men enligt Biel (1996, sid 56) överensstämmer inte alltid en människas motiv med hennes beteende och syftar på en studie av Van Liere och Dunlap från 1981. Även om undersökningen visade att 96 % av befolkningen skulle vilja agera pronaturrellt är det inte så många som verkligen har ett miljövänligt beteende.

FAKTORER	HINDRANDE	UNDERLÄTTANDE
Motivation	Låg	Hög
Värderingar	Materialistiska	Postmaterialistiska
Kunskaper om miljö	Dåliga	Goda
Erfarenhet av miljöförstöring	Nej	Ja
Självförtroende	Låg	Hög
Attityd till påverkan	Ödes tro	Individen kan påverka
Ekonomi och socialgrupp	Låg eller mycket hög	Medel
Utbildningsnivå	Låg	Hög
Könsroller	Man	Kvinna
Ålder	Gammal	Ung

Figur 1: Tabell över faktorer som påverkar miljömedvetenhet, källa: Angelöw och Jonsson, 1994, sid 67

Vad som påverkar människans motiv att verka pronaturrellt kan grundas i individens bakomliggande värderingar. En persons värderingar uppstår enligt Angelöw och Jonsson genom en livslång process av överföringar av attityder, normer, handlingar och kunskaper från en annan individ eller en grupp. Överföringen av

värderingar och normer kan se annorlunda ut för olika individer och en individs värderingar förändras långsamt (Angelöw & Jonsson 1994, sid 70). Utifrån Ingelhart's teori om värderingsförändringar förklarar Angelöw och Jonsson hur människans värderingar påverkas av det samhälle individen växte upp i. "Barn-ungsdomsperioden är en påverkbar tid och de förhållanden som råder då kommer att bestämma den vuxnes värdesystem." (Angelöw & Jonsson 1994, sid 74) Ingelhart utgår ifrån Maslows behovsteori vilken rangordnar olika behov i en skala där de mest grundläggande behoven måste tillgodoses för att de mindre viktiga behoven skall bli värdefulla, se figur 2 (Angelöw & Jonsson 1994, sid 73). Då människan är som mest påverkbar i ung ålder kommer en individ som vuxit upp i materialistisk brist att prioritera materiella värden senare i livet. Har en individ istället vuxit upp under välstånd och trygghet menar Ingelhart att denna person i högre grad kommer att prioritera postmaterialistiska värden som livstillfredsställelse och självför-verkligande. En värdegrund som enligt Angelöw och Jonsson i högre grad gynnar ett miljöengagemang (Angelöw & Jonsson 1994, sid 74).



Figur 2: Maslows behovstrappa, källa Sundqvist, 2003, sid 70

Både Angelöw och Jonsson, men också Maria Johansson, doktor inom miljöpsykologi, beskriver tre olika intressegrupper som alla har en miljöpositiv inställning. Den första intressegruppen sägs ha en naturorienterad värdegrund där växterna och djurens egenvärde ligger till grund för motivet att handla miljövänligt. Den andra gruppen har ett humanistiskt intresse, vilket innebär att man värnar om miljön för människans skull, till exempel för naturens positiva hälsoeffekter. Till sist beskriver de en intressegrupp med en materiell värdegrund där ekonomiska tillgångar ligger till grund för det miljöpositiva beteendet (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 68; Johansson, 2005, sid 342).

För att människan skall utveckla ett pronaturellt beteende måste hon rimligen känna till problemen med miljöförstöring. Gustafsson och Eek håller med om detta påstående och beskriver vikten av att informera. De menar att viljan att samarbeta ökar med medvetenheten om de katastrofala följderna det egna handlandet kan ha. Att informera är därför otroligt viktigt i frågor om sociala dilemman (Gustafsson & Eek, 2005, sid. 313). Även Angelöw och Jonsson (1994, sid 79) beskriver hur passivitet i miljöfrågor troligen kan härledas till okunskap beträffande miljöförstörelsens omfattning samt hur man kan åstadkomma förbättringar. Samtidigt beskriver de hur forskning har påvisat ett lågt samband mellan informations-kampanjer rörande miljöfrågor och förändrat beteende (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 79; Sundqvist, 2003, 169). De menar att detta kan bero på att stor mängd information fokuserar på problemen med miljön, inte hur de ska lösas praktiskt. (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 79)

Även självförtroende och självförverkligande kan förmodas ha en viktig påverkan på miljöengagemanget. En individ med god självkänsla kan i högre grad uppleva att hon kan påverka och åstadkomma förändringar i en positiv riktning (Anglöw & Jonsson, 1994, sid 86). Därför bör självförtroendet ha ett högt samband med individens upplevda påverkansmöjligheter och handlingsutrymme. Anglöw och Jonsson menar att ett stort hinder i frågan om miljöengagemang är individens subjektiva handlingsutrymme, det vill säga hennes uppfattade påverkansmöjligheter. Detta stämmer inte alltid överens med det objektiva handlingsutrymmet vilket ofta innebär hinder på en strukturell nivå, exempelvis dåligt utbygga infrastruktur vilket hindrar individen från att åka kollektivt. En person kan alltså både över- och underskatta sin möjlighet att handla (Anglöw & Jonsson, 1994, sid 87).

I litteraturen beskrivs det på flera ställen hur grupptillhörighet har en stor positiv påverkan på människors miljöintresse. Biel beskriver exempelvis guppens positiva egenskaper så här: "När individer samverkar beror detta framför allt på att de internaliserat vissa värden och normer eller att de inte vill bryta mot kulturella påbud, speciellt om deras agerande uppmärksammas av andra. En starkt bidragande faktor är gruppidentitet. Denna kan bl.a. bidra till att normer aktiveras samt att vi känner tillit inför att andra skall samverka." (Biel, 1996, sid 55)

Gustafsson och Eek (2005, sid. 310) samt Staats (2003, sid 194) förklarar också vikten av att arbeta med miljöproblem i grupper. De skriver exempelvis att många studier visat att viljan till samarbete

kring sociala dilemman blir högre i en liten grupp (Gustafsson & Eek, 2005, sid. 310; Staats, 2003, sid 194). Detta kan förklaras genom att det exempelvis är lättare att kommunicera i en liten grupp, en individs inflytande och hur mycket individens val upplevs påverka gruppen ökar också, samt det blir svårare att förbli anonym i en liten grupp. De val individen gör blir därför tydligare för de övriga i gruppen. Till sist är också känslan av grupptillhörighet viktigt för samarbetsviljan, något som också blir högre i en liten grupp (Gustafsson & Eek, 2005, sid. 310). På samma sätt beskriver Anglöw och Jonsson att även arbetet och föreningslivet kan ha en påverkningsfaktor. Har arbetsplatsen exempelvis en uttalad miljöpolicy är det inte omöjlig att individen tar med sig några av arbetets miljöstrategier till hemmet. Även vänner och kamrater kan få oss att ändra syn på miljöfrågor. En person som lever i en social kontext där attityden mot ett miljövänligt beteende är positivt kan påverkas i samma riktning (Anglöw & Jonsson 1994, sid 151).

En individs ekonomi och sociala grupp skall enligt Anglöw och Jonsson (1994, sid 76) också ha betydelse för personens handlande i miljöfrågor. De menar att individerna med högst eller lägst inkomst förefaller att vara mindre miljöintresserade än samhällets medelklass (Anglöw & Jonsson 1994, sid 76). Även utbildningsnivån ska ha betydelse då högutbildade har visat sig ha ett större miljöintresserade än lågutbildade (Anglöw & Jonsson, 1994, sid 145). De nämner även könsroller som en påverkande faktor för individens miljöengagemang. De menar att dagens könsroller uppmuntrar män till självständighet och framåtanda samtidigt som kvinnor uppmannas att agera mer passivt, i stillhet och med omsorg. Utifrån dessa

grunder skall kvinnor vara mer benägna att värna om miljön vilket också bekräftas i en rad empiriska studier (Angelöw & Jonsson 1994, sid 80).

Åldern sägs också ha en betydelse för miljöintresse, vilken åldersgrupp som är den mest miljövänliga verkar det dock finnas olika meningar om något som Angelöw och Jonsson beskriver. De hänvisar både till Ingleharts teori som menar att åldersgruppen mellan 16 och 25 skulle vara den mest pronaturella (1994, sid 81), men också till en sifo-undersökning från 1990 som visar att personer i åldrarna 30-49 är de mest miljövänliga (1994, sid 82). Någon direkt slutsats verkar alltså vara svår att dra.

Till sist beskrivs även levnadsvanor och arbetsvillkor som påverkande faktorer för en individs miljöengagemang (Angelöw & Jonsson 1994, sid 82, 85; Staats, 2003, sid 196). Angelöw och Jonsson (1994, sid 82) menar att en mer miljömässig livsstil förutsätter förändrade vardagsrutiner och dessa kan ibland vara svåra att bryta. En person med flexibla levnadsvanor skulle därför vara mer benägen att leva pronaturellt. På samma sätt kan påfrestande arbetsvillkor leda till svårigheter att utveckla miljöengagemang (Angelöw & Jonsson 1994, sid 85).

STRATEGIER FÖR ÖKAD MILJÖMEDVETENHET

Utifrån föregående avsnitt och nämnda teorier framgår det att människan kan påverkas mot en mer miljövänlig livsstil. Frågan är hur dessa teorier kan appliceras på verkligheten och hur människan praktiskt blir mer miljöengagerad. I detta kapitel presenteras strategier för hur en sådan påverkan kan ske men också vilka aspekter som påverkar hur förändringsstrategin bör utformas.

Frågor inför skapandet av en förändringsstrategi

I boken *Individ och miljö* skriver Angelöw och Jonsson även om olika tillvägagångssätt i frågan om att påverka människor att ändra beteendevanor. De menar dock att sex olika frågor måste besvaras för att en effektiv förändringsstrategi ska kunna skapas (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 139):

1. Vilka målsättningar finns och vad vill man uppnå?

För att få ett ökat miljöengagemang är det viktigt att konkretisera tydliga mål. Dessa kan vara både på en individuell nivå, men också på en kommunal nivå (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 139; Naturvårdsverket, 1998, sid 15). Gemensamt för alla mål är dock att de ska vara: positiva, förståeliga, motiverande, praktiska, realistiska och mätbara (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 139). Om målen är förståeliga och praktiska kommer detta att tydliggöra hur människor kan ändra sitt beteende (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 181). Om de dessutom är mätbara kan människor med dåligt självförtroende som underskattar sin handlingsförmåga bli motiverade av faktiska

resultat utifrån sitt handlande (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 181; Naturvårdsverket, 1998, sid 15).

2. Vilken målgrupp vill man stimulera till att bli mer miljöengagerad?

Då strategier utvecklas för ett förhöjt miljöengagemang är det viktigt att identifiera målgruppen för dessa strategier. Är det t.ex. elever, kommuninvånare, anställda eller konsumenter man vill påverka genom strategierna (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 142)? Som nämnt tidigare har olika personliga faktorer en stor påverkan på individens miljöengagemang. Om målet är att påverka en äldre kvinna från medelklassen med humanorienterad och postmateriell värdegrund bör man kanske inte använda samma strategi som om en ung man med ekonomiska problem och en materiell värdegrund. Olika målgrupper behöver alltså bemötas på olika sätt. (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 145).

3. Vilka är förändringsaktörerna?

Det är också viktigt att undersöka vilka aktörer som finns för att förverkliga uppsatta mål. Dessa ska kunna diskutera med aktuella målgrupper och formulera uppnåeliga miljömål. Exempel på förändringsaktörer kan vara: kommun, skola, miljömyndighet eller miljöorganisation (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 142).

4. Vilka förändringsstrategier kan användas?

Olika förändringsaktörer har möjlighet att använda sig av olika förändringsstrategier. Riksdagen kan exempelvis använda sig av ekonomiska styrmedel för att försöka gynna miljövänligt beteende. Att undersöka vilka styrmedel samt kanaler för påverkan en aktör

har till förfogande kan därför vara viktigt (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 143).

5. På vilket sätt kan budskapet förmedlas?

I försöken att påverka en målgrupp till ett mer miljömedvetet beteende måste man nå ut med information till denna målgrupp. Detta kan ske på flera sätt och på flera nivåer (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 143). För att nå ut till en bred publik snabbt kan man använda sig av kampanjer genom massmedia. Detta är också ett viktigt medel för forskare att nå ut med nya rön till politiker och allmänhet (Sundqvist, 2003, sid 161). Att enbart skicka ut broschyrer eller att sända ut information via radio eller tv har dock visat sig vara en relativt ineffektiv metod. En mer selektiv kommunikation kan då vara bättre eftersom den genom exempelvis telefonsamtal eller information i speciella tidskrifter kan var mer riktad och anpassad till en specifik målgrupp (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 144). När målet är att informera om just miljöengagemang kan detta bli extra viktigt då miljöintresset som sagt skiljer sig mellan olika befolkningsgrupper (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 145).

På en sista nivå kan man använda sig av personlig kommunikation, dvs en mellanmänsklig kommunikation genom exempelvis studiecirklar, föreläsningar och muntliga diskussioner. Denna kommunikation har också visat sig vara den mest effektiva, framför allt då man använder sig av sociala nätverk och grupper (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 145) vilket visat sig ha en stor påverkan på

människors miljöintresse (Gustafsson & Eek, 2005, sid 310; Biel, 1996, sid 55).

6. Vilka påverkansagenter kan användas?

Kommunikationskanalerna kan som sagt ha betydelse för hur uppmärksamman ny information blir, men även vad eller vem som sänder ut informationen är viktigt för hur gärna den tillgodosöks. Den egna familjen har exempelvis en stor möjlighet att påverka och framför allt tar många med sig sina föräldrars värderingar och deras beteende (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 150). Andra exempel på påverkansagenter kan vara skola, vänner eller arbetsplats (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 139).

Strategier

Som tidigare nämnt kan inte alla förändringsstrategier användas vid alla tillfällen utan metoder för att påverka beteendet eller miljömedvetenheten hos en befolkning måste anpassas efter bland annat målgrupp, förändringsaktörerna och målbild (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 139). Richard Osbaldiston and John Paul Schott (2011, sid 271) beskriver dock i sin artikel Environmental Sustainability and Behavioral Science: Meta-Analysis of Proenvironmental Behavior Experiments, tio gemensamma strategier och angreppssätt som ofta använts vid tidigare forskning av påverkan för ett mer miljömedvetet beteende, se figur 3. Dessa tio strategier kan delas in i fyra kategorier, bekvämlighet, information, uppföljning och socialpsykologiska processer (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 271).

BEKVÄMLIGHET	INFORMATION	UPPFÖLJNING	SOCIAL- PSYKOLOGISKA PROCESSER
Att göra det lätt	Motiveringar	Feedback	Social modellering
Påminnelser	Instruktioner	Belöning	Kognitiv dissonans
			Åtagande
			Att sätta upp mål

Figur 3: Tabell över Osbaldistons och Schotts strategier samt strategikategorier, källa: Osbaldiston och Schott, 2011, sid 271

BEKVÄMLIGHET:

Osbaldiston och Schott (2011, sid 272) förklarar att den första kategorin, bekvämlighet består av två olika strategier. *Att göra det lätt* beskrivs som en av dessa och innebär att man förändrar situationer så att miljövänligt beteende underlättas. *Att flytta återvinningsbehållaren* till en mer tillgänglig plats eller att installera vattensnåla duschmunstycken beskrivs som två exempel (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 272). Angelöw och Jonsson (1994, sid. 143) beskriver också strategier som förenklar miljövänligt beteende. En teknologisk strategi är ett exempel där en utveckling av teknologin skall minska påverkan på miljön (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 143). Många källor beskriver även förändrade trafiklösningar som ett sätt att underlätta en miljömedveten livsstil. Detta genom att exempelvis förbättra möjligheten att åka kollektivt, att gå eller att cykla (Molin Gustafsson, 1996, sid 31). Även att minska bilens attraktivitet beskrivs som en metod för att göra valet lättare (Gärling, 2005, sid 332).

Att påverka just bilismen är dessutom av stor vikt för en mer hållbar utveckling då både länsstyrelsen i Skåne län (2008 [online] sid 6) och Peter Newman (2010, sid 8) professor i hållbarhet, exempelvis beskriver biltrafiken som ett av de största hoten mot miljön. Bilen har också en central roll i människans behov till förflyttning och har enligt Tommy Gärling (2005, sid 330) professor i psykologi, även förstärkt sin egen roll genom att påskynda utvecklingen av ett fysiskt samhället i vilken bilen är oundgänglig. Då det idag inte finns något miljövänligt alternativ som motsvarar bilen (Gärling, 2005, sid 331) är det nödvändigt att istället påverka bilisterna att resa mindre med bil (Gärling, 2005, sid 332). Gärling (2005, sid 332) fortsätter med att beskriva hur avgifter som fordonsskatt, drivmedelskatt, parkeringsavgifter och trängselskatt är olika sätt att ekonomiskt minska bilens fördel som färdmedel. Han är dock kritisk till att bilföraren i valet av transportmedel räknar med skatter och avgifter som en transportkostnad i och med att dessa är dolda i stunden och därmed lätta att bortse från (Gärling, 2005, sid 332). Om människan inte kan se en tydlig relation mellan resans kostnad och valet av färdmedel sker ingen anpassning efter priset "Det existerar inget direkt samband mellan graden av bilresande och kostnaden för det." (Gärling, 2005, sid 333) Om människor däremot blir informerade om till exempel prishöjningar på bensin eller hörda avgifter i samband med transport i bil kan mål om minskad bilism sättas upp (Gärling, 2005, sid 333). Trängselskatten i Stockholm är ett exempel där tydliga avgifter i samband med bilism fått en positiv inverkan på antalet bilar i rusningstrafik. Efter införandet av trängselskatten år 2007 har biltrafiken minskat med ca 20 % (SVT nyheter, 2013 [online]).

Att försvåra framkomligheten för bilresenären är ytterligare ett medel till att minska bilens attraktion. I Örebro kommun som år 1996 låg i framkant för det kommunala miljöarbetet vilket beskrivs av Gunilla Molin Gustafsson i boken Livsstil och miljö (1996, sid 30), arbetade man bland annat med att minska attraktiviteten hos bilen genom att försvåra framkomligheten i staden. Man införde dock alternativ transport genom kollektivtrafik och anlade god parkering i stadens utkanter med koppling till kollektivtrafiken. På detta sätt underlättades även möjligheten att välja andra transportmedel. Utbyggnad och bättre underhåll av gång- och cykelstråk infördes också, samt anläggande av fler cykelparkeringar (Molin Gustafsson, 1996, sid 31). Även Newman (2010, sid 8) framhäver vikten av alternativ transport och använder Köpenhamn som ett exempel; "... a good bicycle system and walkable urban environment means that in Copenhagen cars were used for only twenty-seven percent of all work trips in 2003 compared with bicycles on thirty-six percent of such trips." (Newman, 2010, sid 8)

Den andra strategin som Osbaldiston och Schott (2011, sid 272) beskriver under gruppen bekvämlighet är något de kallar *påminnelser*. Denna strategi syftar till att påminna individen om att utföra specifika handlingar som exempelvis; släck lamporna när du lämnar rummet eller bär ut återvinningen i morgon (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 272).

INFORMATION:

Under gruppen information beskrivs *motiveringar* som en strategi för förändrat beteende. Med detta menar Osbaldiston och Schott

(2011, sid 272) att individen informeras om varför miljövänliga handlingar bör utföras. *Instruktioner* är den andra sortens informationsstrategi och syftar till att beskriva hur en miljömedveten livsstil kan uppnås. Förklaringar till hur man skall källsortera är ett exempel på instruktioner för miljövänligt beteende (Osbaldeston & Schott, 2011, sid 272). Information beskrivs även av andra källor som en viktig metod för att förändra. Dock särskiljs sällan motivering från instruktioner, istället beskrivs båda delarna som viktiga för att skapa ett större miljöengagemang (Angelöw & Jonsson, 1994, sid 79). Många menar även att informationskampanjer bör ske som ett komplement till andra strategier. Ett exempel är Örebro kommun som arbetade både med information till befolkningen och samhällsförändringar för att en förenklad livsstilsförändring (Molin Gustafsson, 1996, sid 31). Newman (2010, sid 8) menar också att metoder för att underlätta miljövänligt beteende måste åtföljas av information för att få ett lyckat resultat.

En annan informationsstrategi som ofta återkommer är miljöutbildning (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 150; Johansson, 2005, sid 353). I boken *Individ och miljö* förklarar exempelvis Angelöw och Jonsson (1994, sid. 150) hur skolan har stora möjligheter att påverka människor miljöintresse. Även Johansson tar upp utbildningens positiva påverkan: "Utbildning ses som en lämplig metod att ge barn och ungdomar en positiv attityd till miljön, eftersom deras beteende kommer att påverka miljön under en lång period framöver. De har dessutom hunnit utveckla färre miljöpåverkande beteenden än vad vuxna gjort." (Johansson, 2005, sid 346) Forskningen visar dessutom på betydelsen av att redan i tidig ålder skapa intresse för

natur och miljö. Ett tidigt naturintresse leder i högre grad till utveckling av ett miljövänligt beteende (Johansson, 2005, sid 352). Om utbildningen skall leda till en bestående pronaturell attityd måste den dock ske kontinuerligt och under en längre tid (Johansson, 2005, sid 353).

Ytterligare en informationsmetod är så kallade transportkampanjer, Mobility Management, eller TravelSmart (Mobility Management [online]; Newman 2010, sid 8). Dessa syftar alla till att nå ut med både motiveringar och instruktioner direkt till individen istället för genom massmedia och är främst inriktade på att förändra individens transportvanor. Newman (2010, sid 8) beskriver hur man i Perth i Australien använde sig av TravelSmart för att uppmuntra invånarna till ett mer miljövänligt beteende. Där kontaktades invånare med ett brev skrivet av borgmästaren i vilket de blev tillfrågade att vara med i programmet. Brevet följdes upp av telefonsamtal och i vissa fall även av besök från anställda på TravelSmart. All information var anpassad efter den individ som skulle påverkas och gick man med i projektet fick man även en väska med information om transport till fots, per cykel eller med kollektivtrafik samt broschyrer om varför det är bra för hälsan och miljön att ta sig ut ur bilen (Newman, 2010, sid 8). I områden där TravelSmart har lanserats har det enligt Newman (2010, sid 9) skett en minskning av det gemensamma avståndet bilburen transport med 12-14 %, ett resultat som ser ut att vara i minst fem år efter programmets slut.

Mobility Management är ett EU-projekt som utvecklats som ett koncept för att främja hållbara transporter genom att förändra

resenärernas attityder och beteende. Detta görs främst genom information, kommunikation och organisation av tjänster (Mobility Management [online]). På Mobility Managements hemsida beskrivs syftet vara att "... påverka resan innan den har börjat." (Mobility Management [online])

UPPFÖLJNING:

I den tredje strategigruppen beskrivs *feedback* som en metod för att påverka miljömedvetet beteende. Osbaldiston och Schott (2011, sid 272) beskriver hur feedback kan användas för att förmedla information om vilken påverkan olika handlingar har och hur handlingarnas resultat utvecklats över tid. Energiförbrukning per månad är ett exempel som nämns (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 272). Även Angelöw och Jonsson (1994, sid. 141) beskriver de positiva effekterna av att redovisa uppnådda resultat ut i från uppsatta mål. De menar att denna typ av feedback kan förbättra individens självförtroende och upplevda möjlighet till påverkan. Angelöw och Jonsson föreslår att redovisningen kan ske med hjälp av en miljöbarometer där kommuninvånarna förslagsvis kan avläsa inköp av miljöanpassade produkter, minskad mängd avfall, minskad energikonsumtion eller minskad bränsleförbrukning i samband med transporter. Då individen på detta sätt kan se en förbättring mot satta mål och ställa det i relation till det egna handlandet kan miljöengagemanget höjas (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 141).

Den andra strategin under gruppen uppföljning är *belöning*. Med belöning syftar Osbaldiston och Schott (2011, sid 272) på bidrag som premierar det önskvärda beteendet. Detta kan bland annat ske

genom skattelättnader eller ekonomiska bidrag och den svenska miljöbilspreminen är ett exempel på en sådan skattelättnad. Enligt trafikverket syftar premien till att uppmuntra fler till att köpa bränsleeffektiva fordon eller fordon som drivs med förnybar energi (Trafikverket, 2013 [online]).

Motsatsen till att belöna är istället att bestraffa det skadliga beteendet. Detta kan ske genom lagstiftad reglering (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 143). Sundqvist (2003, sid 282) menar någon form av styrning behövs i samband med miljöfrågor, på både individ- och samhällsnivå. Han menar också att tvingande lagstiftning inte är något främmande i ett demokratiskt samhälle trots att frihet är grunden för demokratin (Sundqvist, 2003, sid 282). "I alla samhällen finns en balans mellan den egna friheten och hur man ska leva tillsammans. De uttalade och uttalade reglerna som finns är en nödvändig begränsning av friheten. Därför finns det i alla civiliserade samhällen regler för att begränsa destruktivt beteende." (Sundqvist, 2003, sid 281) Det är dock viktigt att människor i första hand styrs av frivilliga handlingar och i ett demokratiskt samhälle bör påverkan först och främst ske med hjälp av information och andra sätt att motivera (Sundqvist, 2003, sid 282).

SOCIALPSYKOLOGISKA PROCESSER:

I den sista gruppen ingår fyra olika strategier. Osbaldiston och Schott (2011, sid 273) börjar med att beskriva social modellering vilket inkluderar all spridning av information på ett mellanmänskligt plan där parterna är personligt engagerade. I denna spridning ingår även normbildning och gruppverkan (Osbaldiston &

Schott, 2011, sid 273). Att påverka via grupper och sociala sammanhang har tidigare nämnts som en effektiv strategi (Gustafsson & Eek, 2005, sid. 310). Att bilda lokala miljösamordningsgrupper inom exempelvis den målgrupp man vill nå ut till beskrivs också som en bra metod av. I dessa grupper kan representanter från t.ex. kommun, skola eller miljömyndigheter ingå för att handleda och stimulera aktiviteter för att uppnå uttalade miljömål (Angelöw & Jonsson, 1994, sid. 142). Metoder med brukarmedverkan är också en sorts social modellering och sägs också vara ett effektivt sätt att dels nå ut med information om en miljöanpassad livsstil, dels att etablera ett engagemang hos de boende. I ombyggnaden av området Krokslätt utanför Göteborg har brukarmedverkan varit en viktig del av arbetet med hållbar stadsbyggnad. Där har målet varit att väva in ekologiska aspekter i processer med brukarmedverkan och på så sätt både skapa fysiska förutsättningarna för en hållbar livsstil och påverka de boende till ett högre miljöengagemang (Nya Krokslätt, 2013 [online]).

Den tredje strategin som Osbaldiston och Schott (2011, sid 273) beskriver är kognitiv dissonans. I denna strategi utgår man från redan existerande föreställningar och attityder hos individen. Utefter dessa övertalas sedan individen att ändra sitt beteende och därmed minska dissonansen mellan värdering och beteende. En annan liknande strategi beskrivs som ”foot in the door” metoder. Med detta menar Osbaldiston och Schott (2011, sid 273) metoder som uppmanar individen att engagera sig i en liten förändring först, och sedan successivt öka denna.

Även *åtagande* inbegrips av socialpsykologiska processer. Detta syftar på en strategi där exempelvis invånare ombes göra ett miljölöfte antingen muntligt eller skriftligt (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 273).

Slutligen beskrivs även *att sätta upp mål* som en strategi (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 273). Precis som Angelöw och Jonsson (1994, sid 139) menar Osbaldiston och Schott (2011, sid 273) att målsättning är en använd teori där tydliga och förutbestämda mål antas. Som att till exempel reducera elkonsumtionen med 20 % (Osbaldiston & Schott, 2011, sid 273).

ANDRA STRATEGIER:

Endast en källa beskriver hur synintryck skulle kunna ha en påverkan på människans miljöengagemang. I artikeln *Building Voluntary Sustainability: How Urban Design Can Promote Care for Ecological Systems* beskriver Christina Markel (2010, sid 100) att vistelse i och förståelse för ekosystem och naturen kan skapa ett miljöintresse och därmed påverka människor till ett mer miljömedvetet beteende. Markel (2010, sid 100) menar också att detta skulle kunna utnyttjas i städer men poängterar att det inte bara handlar om att plantera ett träd eller två utan tydliggöra de naturliga systemen och på så sätt lära ut varför miljön är viktig och värd att värna om. ”What we need are ecosystems that communicate their own beauty and function, and our reliance thereon. In looking at each element and significant system that is expressed in the city, how we sense them, and how they can be highlighted in design ...” (Markel, 2010, sid 100) På dessa sätt menar Markel att

stadsplanering som i högre grad kommunicerar de naturliga-, ekologiska systemen kan påverka människors miljömedvetenhet (Markel, 2010, sid 100).

PRAKTISK ANVÄNDNING AV MILJÖSTRATEGIER

I detta avsnitt kommer resultatet från intervjuerna att presenteras. Tre intervjuer gjordes med en planarkitekt, en översiktsplanarkitekt och en projektchef. Informanterna har fått svara på frågor om de arbetat med strategier för att påverka befolkningen i respektive kommuner, och hur detta arbete i så fall sett ut. Frågor har också ställts om varför arbetet med liknande frågor inte sker i högre utsträckning och vad som hindrar arbetet med förändringsstrategier.

Strategier som används idag

Ett par metoder för ökad miljömedvetenhet beskrivs gemensamt för informanterna. Trafikplanering är en sådan strategi. Samtliga informanter beskriver hur man på respektive kommun arbetar med att underlätta valet av alternativ transport till bilen. Detta rör sig bland annat om att förbättra cykelvägar och att erbjuda bättre kommunikation med kollektivtrafik (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). Planarkitekten på den mindre kommunen beskriver även att man försöker öka attraktiviteten hos transporter per fot och med cykel genom att skapa mer intressanta miljöer att färdas genom (intervju 3, 2013). Även översiktsplanarkitekten beskriver detta som en möjlig strategi (intervju 2, 2013). De menar

båda att man genom denna metod kan undvika kortare transporter med bil inom samhället (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). En annan metod för att minska bilanvändandet i samhället är att begränsa bilens framkomlighet. Översiktsplanarkitekten beskriver exempelvis hur begränsning av mängden parkeringsplatser kan vara ett bra styrmedel.

Även kretsloppslösningar av olika slag beskrivs som strategier för att minska klimatpåverkan (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013). Genom att hitta synergier mellan regnvatten-, energi- och avfallssystem kan dessa effektiviseras och bli minde resurskrävande. Ett exempel på detta kan vara installation av hushållskvarn i hemmet med rötning av avfallet så att biogas utvinns. Gas som bussarna sedan kan köra på (intervju 2, 2013). Metoder för att förenkla källsortering beskrivs också av informanterna. I den mindre kommunen sker inte upphämtning av källsorterat avfall vid hemmet utan invånarna förväntades transportera sig till en sopstation för att kasta sorterat avfall. Planarkitekten från kommunen beskriver ett förslag om införande av gemensamma miljöhus i villaområdena där källsortering kan ske. Detta förslag skulle dels innebära en förenkling av källsortering, dels minskad användning av bil då transport till och från återvinningsstation inte längre blir nödvändigt. Förutom detta menade planarkitekten att gatorna i områden med detta system inte behöver vara lika breda då sopbilen kan undvika att köra fram till varje villa. I och med det kan man även bygga tätare områden och ta mindre mark i anspråk (intervju 3, 2013).

De informanter som arbetar med stora samhällsbyggnadsprojekt av nya områden beskriver också hur projekten lanseras som hållbara stadsdelar. De menar man på så sätt skapar en positiv vision för området och förenklar förmedlingen områdets av miljöprofil på flera nivåer. När byggherrar kopplas in i projektet blir det exempelvis lättare att övertyga även dem om vikten av miljövänliga funktioner (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013). ”... vi har skapat en vision och försöker ge ett starkt budskap om att miljön är viktigt så att alla som kommer in i projektet ska förstå det.” (intervju 1, 2013)

I två av kommunerna beskrivs bristen på utrymme för ortens expansion som problematisk då kringliggande mark till stor del är uppodlad (intervju 1, 2013; intervju 3, 2013). Enligt Länsstyrelsen ska utbyggnad på jordbruksmark undvikas om så är möjligt. I dessa kommuner är dock utbyggnad planerad på just jordbruksmarken. Som åtgärd till problemet beskriver båda informanterna att man planerar att utbyggnaden skall bli tät för att effektivisera den yta man tar i anspråk (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013). I ena fallet planeras även kompensationsodling i form av stadsodling samt gröna tak (intervju 1, 2013).

På frågan vad informanterna hade erfarit som en god förändringsstrategi svarade översiktsplanarkitekten att arbete med människors beteende hade haft positiva effekter. Informanten beskriver att man på en tidigare arbetsplats jobbat med Mobility Management. Genom Mobility Management arbetade man med olika arbetsplatser och

övertalade anställda att cykla till arbetet (intervju 2, 2013). Informanten förklarar att man använt sig av argument anpassade efter personen som skulle ändra beteende. Exempelvis; cykla till arbetet och gå ner i vikt på köpet eller ät så här många chokladbitar med gott samvete. ”Just att man går på folks beteende och får dem att testa nya saker gör att de själva får möjlighet att upptäcka vilka personliga argument som finns. Jag tror att det är mer effektivt än att informera och att sedan vänta på att folk ska ta ställning.” (intervju 2, 2013)

Även planarkitekten beskriver hur annorlunda och genomtänkta argumenten i högre grad kan motivera människor till att ändra beteende och livsstil. Denna informant beskriver hur befolkningen och politikerna i kommunen där informanten är anställd har ett relativt lågt miljöintresse. Därför blir det extra viktigt att hitta andra motiv till varför planering bör vara ekologiskt hållbart (intervju 3, 2013). ”... jag tror att det är viktigt att koppla miljöarbete till konkreta saker som påverkar personens vardag. Varför ska vi fördröja dagvattnet? Jo, för att inte din källare ska bli översvämmad. Kanske är ett starkare argument än; Jo, för att inte fisken i ån ska dö.” Planarkitekten beskriver också att den sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarheten ofta hänger ihop och att de sociala och ekonomiska argumenten då oftast fungerar bäst. ”Vi har också jobbat med att få in mer stadsliv i centrum men då tänker folk att stadsliv, ja det är när man blir rånad på stan. Då måste vi förklara att stadsliv betyder att det ska finnas butiker i stan och att det kanske ska hända något kulturellt på helgerna. Då blir folk betydligt mer

positiva. Klart att vi ska ha en grönsakshandlare på torget! Att det dessutom betyder att folk kör mindre bil, ja det kommer på köpet.”

Problem med att arbeta med miljöfrågor i stadsplanering

Då planering för ökat miljöintresse och hållbart beteende inte sker i högre utsträckning finns anledning att tro att problem och hinder står i vägen för sådant arbete. Samtliga informanter bekräftar detta och beskriver både gemensamma och specifika problem för deras olika kommuner.

Informanterna är överens om att människans nuvarande livsstil ligger till grund för varför människor har svårt att agera mer miljövänligt (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013; intervju 3, 2012). Två av informanterna syftar också på samhällets fokus på ekonomisk tillväxt som en bidragande orsak (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). ”Jag tror också att vi i grunden har någon sorts uppfattning av att ekonomisk tillväxt är målet med livet och att det är därför hela jordklotet snurrar.” (intervju 2, 2013) Informanten tillägger dock att denna världsbild håller på att omvärderas vilket kan göra att miljön och naturen får ett större värde (intervju 2, 2013).

Två av informanterna beskriver en eventuell begränsning av miljöinriktad planering på grund av bristande intresse från politikerna (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013). Den ena informanten beskriver dock ett stort politiskt engagemang för miljöfrågor i den egna kommunen men menar samtidigt att stadsplanering i hög grad styrs

av politikerna. Detta förklaras genom att stadsplanerare har en begränsad möjlighet att påverka hur stort fokus som skall läggas på miljö (intervju 1, 2013). Den andra informanten, planarkitekten arbetar som nämnt tidigare på en kommun med lågt miljöintresse bland politiker. Miljöfrågor prioriteras därmed lägre, framför allt då valet står mellan en miljöstatsning eller en tydligt ekonomisk statsning. Trots detta beskriver informanten en möjlighet att till en viss del påverka då man som stadsplanerare kan luta sig mot den lagstiftning som finns samt länsstyrelsens övergripande dokumenten kring miljö vid de tillfällen när politikerna inte intresserar sig för miljöfrågor (intervju 3, 2013).

Översiktsplanarkitekten nämner inte bristande politiskt intresse som en begränsning utan menar istället att tjänstemän har goda möjligheter att utbilda politikerna så att de kan fatta rätt beslut. Samma informant ställer sig däremot också tveksam till sin egen möjlighet att påverka (intervju 2, 2013). Några dilemman kring att påverka nämns också av informanterna trots den klivna inställningen till sin egen påverkan: ”... visst finns det ett problem med att man bestämmer över andra. Vem vet bäst? Men då får man väl försöka lita på sin profession och sin utbildning.” (intervju 3, 2013) ”Ibland har de boende faktiskt bosatt sig i ett 70-talsområde för att de gillar det. Att vi kommer efteråt och vill ändra på deras område är kanske inte så bra. Det är alltid ett problem om man ska förändra ett område och bara har ett ovanifrånperspektiv.” (intervju 3, 2013)

Ytterligare ett problem med miljövänlig planering kan vara en för politikerna ideologiskt motiverad ovilja till att styra människors livsstil. Att friheten för kommuninvånarna således prioriteras högre än att exempelvis alla källsorterar. Både planarkitekten och projektchefen beskriver en sådan situation i respektive kommuner (intervju 1, 2013; intervju 3, 2013). Planarkitekten ställer sig dock kritisk till politikernas ovilja och menar att det ändå inte fungerar att släppa allt fritt i ett rättssamhälle (intervju 3, 2013).

I både den mindre och den större kommunen tas även byggherrarna och exploatörernas inflytande upp som en svårighet. Informanterna för de båda kommunerna förklarar att byggherrarna ofta ställer krav på de områden i vilka de ska bygga och då politikerna är måna om att kommunens tomter bebyggs så ger de inte sällan vika för dessa krav (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). I den större kommunen beskrivs exempelvis exploatörernas krav på tillgängliga parkeringsplatser som ett problem då man från planeringssidan vill begränsa antalet parkeringsplatser och därmed uppmuntra till annan transport än den med bil (intervju 2, 2013). I den mindre är det främst frågan om blandat boende och förtätning som inte alltid accepteras av byggherrarna. ”Många av de exploatörer som vill bygga i kommunen vet att här finns mycket villor. Därför förväntar de sig att det är vad folk vill ha och vill fortsätta bygga nya villamattor. Särskilt de stora bolagen vill helst bygga 80 till 100 likadana villor.” (intervju 3, 2013)

Till sist beskriver översiktsplanarkitekten ett problem med områden med en allt för stark miljöprofil. Ekobyar beskrivs som ett exempel: ”Om man ser på de tidiga ekobyarna, där exkluderade man ju stora grupper. Många hade kanske kunnat tänka sig att leva mer miljövänligt men klarar inte av att leva så nischat och extremt som de i en ekoby.” (intervju 2, 2013) Ett område bör alltså erbjuda möjligheten till en miljövänlig livsstil men inte tvinga fram den eftersom man då utesluter vissa befolkningsgrupper. Planarkitekten beskriver samma problematik och förklarar hur man i kommunen exempelvis vill förbättra möjligheten för befolkningen att välja andra transportmedel men att man kanske inte måste begränsa framkomligheten för bilismen (intervju 3, 2013). Även projektchefen håller med om att vissa målgrupper lockas mer än andra till områden med en hållbarhetsprofil (intervju 1, 2013).

AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REFLEKTION

DISKUSSION

I detta avsnitt kommer skillnader och likheter mellan litteraturen och infromanternas svar att belysas. Hur påverkan beskrivs och analyser av uppsatsens resultat kommer att diskuteras.

Beteende eller engagemang?

I varken litteratur eller i intervjuer särskiljs strategier som syftar till att påverka människors beteende från de som går djupare och fokuserar på individens engagemang. Att det exempelvis blir dyrt att ta bilen och att en individ av den anledningen minskar de bilburna transportererna innebär trots allt inte att individen blivit mer miljöengagerad eller intresserad av miljö. Denna handling kan snarare liknas vid ofrivillig miljömedvetenhet. Att en person å andra sidan blir informerad om hur stor påverkan det egna handlandet har på miljön och därför ändrar beteende kan snarare kopplas till ett högre engagemang. En frivillig och medveten miljömedvetenhet har då skapats. Det finns dock en diskrepans mellan ett stort miljöengagemang och att agera pronaturligt (Biel 1996, sid 56). Bara för att en individ inser att människan bör värna om naturen och att de handlingar som individen utför har en negativ inverkan på miljön betyder inte detta att det dåliga beteendet kommer att ändras. Om individen i fråga inte känner att det finns några alternativ till det skadliga beteendet kommer troligen inte heller beteendet att upphöra (Anglöv & Jonsson, 1994, sid 87). Ett miljöengagemang är alltså inte likställt med miljömedvetna handlingar men det kan

troligen öka sannolikheten att individen söker efter mer miljövänliga alternativ till det negativa beteendet.

Vid situationer som denna, då ett engagemang finns men inte en uppfattad möjlighet att ändra beteende kan antagligen de förenklande strategierna förbättra en möjlig beteendeförändring. Säg att problemet exempelvis är att individen upplever sig vara tvingad att ta bilen till jobbet då ingen kollektivtrafik finns mellan hemmet och arbetsplatsen. En utveckling av kollektivtrafiken skulle därmed underlätta ett miljömedvetet beteende. Om samma individ dock saknade intresset och viljan att agera pronaturligt skulle en utveckling av kollektivtrafiken inte göra någon skillnad för individens agerande. En tvingande åtgärd bör i detta fall ha större effekt på beteendet. Utifrån denna analys kan således följande konstateras; utgår man ifrån Sundqvist (2003, sid 282) uppfattning att det demokratiska samhället bör sträva efter att undvika tvingande lagar för att påverka ett miljömedvetet beteende, bör både strategier för att uppmuntra samt påverka beteendet och strategier för att skapa ett större engagemang användas.

Inom stadsplanering beskrivs dock sällan strategier för att påverka människors intresse för miljön. Ingen av informanterna nämner en sådan lösning och endast en litterär källa beskriver hur visuella intryck kan påverka miljöengagemang. Istället läggs vikten på förenklande eller tvingade strategier. Detta beteendefokus beror kanske på bristande kunskap inom området och på att för få

undersökningar av stadsplaneringens engagemangspåvekan gjorts eller på att stadsplanering inte är en effektiv väg till att påverka engagemang. Det är å andra sidan inte möjligt att utesluta att intresset för miljö skulle kunna växa på grund av ett förändrat beteende men ingen av uppsatsens källor diskuterar detta.

Stadsplaneringsstrategier

Bland uppsatsens källor beskrivs flera strategier återkommande och en relativt liten diskrepans finns gällande strategier i intervjuerna och i litteraturen. I litteraturen beskrivs dock ett stort antal strategier som kanske inte är tillgängliga för stadsplaneraren, utbildning och bestraffning är två sådana exempel. Många strategier beskrivs också som kanske inte är direkt förknippade med stadsplanering men som eventuellt skulle kunna integreras i den fysiska planeringen. Information för att skapa ett miljöengagemang skulle kunna användas i exempelvis skyltar för att uppmäna till miljömedvetenhet och feedback skulle kunna ges genom anläggandet av en miljöbarometer på stadens torg. Av denna anledning kan det därför vara bra för en stadsplanerare att även känna till mer generella teorier om att påverka och vad som överlag beskrivs som en effektiv strategi.

De strategier som direkt rör stadsplanering är främst lösningar som förenklar möjligheten att agera miljövänligt. Trafiklösningar som gynnar transport till fots, med kollektivtrafik eller med cykel är en strategi som beskrivs av både informanterna och i litteraturen (Gärling, 2005, sid 330; intervju 1, 2013; intervju 2, 2013; intervju 3, 2013; Molin Gustafsson, 1996, sid 3; Newman, 2010, sid 8). Informanterna menar också att en stads utformning kan attrahera

transport till fots eller med cykel och att gröna stråk eller vackra miljöer därför också kan påverka till ett miljövänligt beteende. Även en förenkling av källsortering och kretsloppslösningar för dagvatten, avfall och energi beskrivs, samt genomtänkt argumentation för att möjliggöra satsningar på miljö (intervju 2, 2013; intervju 3). I litteraturen nämns också brukarmedverkan som en metod för att skapa ett socialt påverkat miljöengagemang (Nya Krokslätt, 2013 [online]) och tillsist nämns även planering av grön-områden med tydliga ekologiska system som en strategi för att öka miljömedvetenheten (Markel, 2010, sid 100).

- Trafiklösningar som uppmuntrar bilfri transport
- Attraktiva rörelsestråk
- Förenklad källsortering
- Kretsloppslösningar
- Argumentation anpassad till individen
- Brukarsamverkan
- Grönområden som uppvisar ekologiska system

Flera källor betonar också vikten av att anpassa strategi efter situation och i flera beskrivna exempel används flera strategier samtidigt. I Örbro användes som sagt information och samhällsförändringar för att både möjliggöra en förändrad livsstil och för att informera om varför det var viktigt att ändra livsstil (Molin Gustafsson, 1996, sid 31). Även Mobility Management utgår från en strategi som både använder en argumentation riktad till en specifik individ, ett tydliggörande av hur livsstilsförändringar är möjliga och information om varför de bör göras (Mobility

Management [online]). Då alla strategier inte är tillgängliga för stadsplaneraren kan det därför vara viktigt att samarbeta inom miljöfrågor och att man på kommunen håller en bredd och angriper miljömålen från flera håll.

Att påverka

Utifrån de svar som informanterna givit nämns en bristande möjlighet att påverka som en hindrande faktor till arbete för ökad miljömedvetenhet (intervju 1, 2013; intervju 3, 2013). Dels upplevs politikernas bristande miljöintresse eller prioritering av frihet som ett problem (intervju 1, 2013; intervju 3, 2013), dels upplevs byggherrarnas inflytande på politikerna som ett problem (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). Gemensamt för dessa problem är att informanterna och politikerna har olika uppfattning om hur miljöfrågorna bör prioriteras. Utifrån detta resonemang skulle ett större arbete för miljö ske om antingen stadsplanerare och tjänstemännen fick ett större inflytande eller om politikerna fick ett större miljöengagemang och därmed prioriterade sådana frågor högre.

Det finns dock en stor tvetydighet i hur mycket informanterna upplever att de kan påverka i miljösammanhang. Från samtliga informanter uppges en stor brist på möjlighet att påverka när frågan först ställts (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). Då de senare fått vidareutveckla sina svar har två av informanterna kommit fram till att de trots allt kan påverka (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). Troligen kan dessa dubbla svar ha sin förklaring i en svårighet att inse sin egen möjlighet att påverka andra. Det kan också finnas en risk i att man i högre grad fokuserar på de tillfällen

då man inte fått gehör för sina åsikter, än de tillfällen då man kunnat påverka och blivit hörd. Möjligheten att påverka är således subjektiv, vilket också innebär att vissa problem finns kring att påverka. Informanterna menar bland annat att man som stadsplanerare har ett ansvar för det som anläggs då det troligen kommer att stå kvar under en lång tid (intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). Ytterligare en risk är att arbetet med miljöfrågor blir för stort och för tvingande och att detta kan resultera i att stora grupper utesluts från områden (intervju 1, 2013; intervju 2, 2013; intervju 3, 2013). I och med dessa problem kan det vara av vikt att kunna reflektera kring sin egen påverkan och vilken effekt de egna besluten har. Att vara medveten om sin möjlighet att påverka borde därför vara viktigt.

Miljövårdsspsykologi och hållbar stadsplanering

I arbetet står framför allt informanterna för information angående påverkansstrategier inom stadsplanering. Detta beror till stor del på en svårighet att hitta litteratur rörande påvekan av beteende och engagemang genom stadsplanering. Sett till stadsplanering finns det många källor som beskriver hållbar stadsplanering. Inom hållbar stadsplanering används dock ett mycket brett perspektiv och både ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet behandlas. Den hållbara stadsplaneringen fokuserar inte heller på påvekan av beteende eller engagemang och behandlar sällan individen utan snarare samhället i stort. Anläggande av gröna tak är ett exempel som beskrivs vara positivt för den hållbara staden och man menar bland annat att takens grönska kan fungera som en fördröjning av dagvatten vilket undviker en överbelastning av stadens reningsverk.

Detta kan vara en positiv metod för att minska samhällets miljöpåverkan, men gröna tak påverkar varken invånarnas beteende eller miljöengagemang. Det finns också en stor mängd litteratur som beskriver psykologin bakom miljömedvetenhet. Inom detta ämne beskrivs flera förändringsstrategier och faktorer för hur miljömedvetenhet kan påverkas men dessa sätts sällan i relation till stadsplanering.

METODDISKUSSION OCH KÄLLKRITIK

Arbetet utgår från en generell beskrivning av ämnet och istället för att gå djupt i de frågor som ställt har bredden framhållits och undersökts. Detta har ibland varit utmanande då angreppssättet varit ovant och främmande. En annan utmaning med ett generellt perspektiv har varit osäkerheten på om alla ämnets sidor täckts in i uppsatsen och om de källor som används har representerat ämnets fulla bredd. Då frågeställningen för denna uppsats befinner sig mellan två ämnen, miljövardpsykologin och stadsplaneringen, har det varit svårt att hitta källor som beskriver relationen mellan psykologi kring påverkan, miljömedvetenhet och miljövänligt beteende samt stadsplanering. Hade en sådan källa funnits hade detta troligen gett en trygghet i fråga om ämnets bredd.

Litteraturstudien har varit en viktig del i arbetet och legat till grund för stora delar av uppsatsens resultat. Den har även gett en utgångspunkt inför intervjuer och en möjlighet att kunna ställa relevanta frågor, samt tidigt skapat en förståelse för ämnet. Denna förståelse innebar att en frågeställning tidigt kunde formuleras vilket gav arbetet en riktning. I vissa fall refereras psykologiska

teorier till som andrahandskällor, exempelvis Maslows behovstrappa. Detta har främst berott på tidsbrist och att hela teorin inte varit av relevans för uppsatsen.

Intervjuerna har en stor betydelse för arbetets möjlighet att placera teorin i en verklig situation och i stadsplanering. De skapar också en god grund för diskussion och väckte många nya och intressanta tankar. Att arbeta med intervju som metod har varit utvecklande och lärorikt, intervjuernas kvalitet förbättrades dock successivt och om mer tid funnits hade test- eller övningsintervjuer kunnat ge en jämnare kvalitet. Då hade även intervjuernas frågor blivit testade innan de verkliga intervjuerna och de frågor som uppfattades otydliga hade kunnat redigeras och omformuleras så att resultaten blev mer rättvisande. Om tid funnits hade även fler intervjuer kunnat genomföras för att ge resultatet en högre validitet. Då hade även en större bredd och en mer generell bild kunnat skapas då informanter med flera olika yrkesuppgifter och från flera olika kommuner kunnat intervjuas.

SLUTSATSER

Människans beteende och miljöengagemang kan påverkas. Detta kan ske genom flera olika förändringsstrategier som beskrivs i litteratur och intervjuer. Alla strategier måste dock förhålla sig till de förutsättningar som finns och en blandning av flera strategier är att föredra. På så sätt kan en större målgrupp nås och påverkan kan ske av både personer med stort miljöengagemang och de med ett mindre intresse.

Många av de strategier som nämns i litteraturen beskriver strategier som riktar sig till ett bredare spektrum av påverkansmetoder, det vill säga fler sätt att påverka än genom stadsplanering. Dessa kan dock integreras med stadsplaneringen och kan därför vara bra att känna till även för stadsplaneraren. De strategier som främst riktar sig till stadsplanering har störst fokus på att förändra människors beteendet och endast två strategier beskrivs för att påverka miljöengagemang. Detta skulle kunna bero på att stadsplanering inte är ett effektivt medel för att påverka engagemang eller på att för lite kunskap finns om hur detta skulle vara möjligt. Följande strategier användas inom stadsplanering enligt informanter och litteratur:

- Trafiklösningar som förenklar bilfri transport och försvårar för bilen.
- Attraktiva rörelsestråk som uppmuntrar till transport med cykel eller till fots.
- Förenklad källsortering som gör det lättare att återvinna.
- Krätsloppslösningar för energi, dagvatten och avfall som hushåller på resurser.
- Argumentation anpassad till individen för att han eller hon ska se nyttan med en miljövänlig livsstil.
- Brukarsamverkan som skapar ett brett engagemang för miljöfrågor genom sociala relationer.
- Grönområden som uppvisar ekologiska system och därmed skapar ett engagemang för miljön.

I intervjuerna beskriver de olika stadsplanerarna vilka hinder de upplever i arbete med miljöfrågor. Ointresse från politiker och

allmänhet betraktas som ett problem då flera av informanterna beskriver en begränsning i att själva påverka stadsplaneringen i en miljömedveten riktning. Politiska ideologiska visioner och prioriteringar av frihet, kan också stå i vägen för miljövänliga planeringslösningar då kommunpolitikerna vill undvika styrning av invånarnas livsstil. Även byggherrars krav på exempelvis bostadsformer eller tillgång till parkeringsplatser kan försvåra en miljövänlig stadsplanering.

VIDARE STUDIER OCH REFLEKTION

I denna uppsats har jag försökt att hitta konkreta förslag på hur landskapsarkitekten och stadsplaneraren kan påverka människan till en mer hållbar livsstil. Då både ämnet kring påverkan av miljövänligt beteende och det kring stadsplanering är otroligt komplexa menar jag inte att mina slutsatser i detta arbete är allmängiltiga och lämpade för varje situation. Tack vare komplexiteten angränsar ämnena ständigt till nya faktorer som också påverkar situationen. Denna uppsats kan då fungera som en guide för hur påverkan kan ske och ge inspiration till lösningar som idag används. För mig har arbetet med uppsatsen varit mycket lärorikt och känner att jag nu har en större förståelse för dels påverkansstrategier, dels hur jag kan använda mig av denna påverkan i stadsplanering. Jag ser också stora potential att påverka människors livsstil genom stadsplanering och om uppsatta miljömål ska nås och framtida generationer ska ges möjligheten till en dräglig framtid måste människans livsstil förändras. Att fortsätta denna forskning är därför av största vikt och många följdfrågor har fötts i och med arbetets gång.

Som nämnt tidigare var det svårt att hitta källor som representerade både psykologin bakom påverkan och hur detta kan appliceras på stadsplanering. Jag ser därför ett behov av mer forskning inom området så att vi landskapsarkitekter kan hitta metoder för att skapa en större miljömedvetenhet. Även politikernas stora inflytande på stadsplaneringens miljöfrågor har varit en intressant upptäckt. Det var fascinerande att se en sådan spridning av miljöengagemang i olika kommuner och en undersökning av hur påverkansklimatet kring miljöfrågor ser ut i Sveriges kommuner hade därför varit intressant. På grund av de tvetydiga svaren från informanterna om hur de såg på sin egen möjlighet till påverkan hade det även varit spännande att undersöka detta ämne djupare. I arbetets början fanns det även en fråga om landskapsarkitektens etiska skyldigheter kring planering och den påverkan hon eller han kan ha på människors liv. På grund av tidsbrist fanns det dock inte möjlighet till fördjupning inom ämnet men jag ser ett stort behov av forskning som tar upp den etiska problematiken kring påverkan.

REFERENSER

MUNTliga KÄLLOR

Intervju 1

Intervju 2

Intervju 3

ELEKTRONISKA KÄLLOR

Länsstyrelsen i Skåne Län (2008) *Planeringsverktyg för trafikkonsekvenser av bostadsexploatering*. tillgänglig via <http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/PlaneringsverktygSkane.pdf> [2013-05-15]

Markel, Christina (2010) *Building Voluntary Sustainability: How Urban Design Can Promote Care for Ecological Systems*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology. tillgänglig via: <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/59579>, [2013-04-11]

Newman, Peter (2011) *Sustainable Cities of the Future: The Behavior Change Driver*. Sustainable Development Law & Policy: Vol. 11: Issue 1, Article 6. tillgänglig via: <http://digitalcommons.wcl.american.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1443&context=sdlp>, [2013-04-11]

Nya Krokslätt. *Brukarmedverkan*. tillgänglig via <http://www.nyakrokslatt.se/doc/brukarmedverkan.pdf> [2013-05-27]

Osbaldeston, Richard och Schott, John Paul (2011) *Environmental Sustainability and Behavioral Science: Meta-Analysis of Proenvironmental Behavior Experiments*. Richmond: Eastern Kentucky University. tillgänglig via: <http://eab.sagepub.com/content/44/2/257.full.pdf+html> [2013-05-27]

Smith, Adam (1776), *The Wealth of Nations*. tillgänglig via <http://www2.hn.psu.edu/faculty/jmanis/adam-smith/wealth-nations.pdf> [2013-04-15]

SVT nyheter (2013) *Trängselskatten fick effekt i Stockholm*. tillgänglig via <http://www.svt.se/nyhetsklipp/nyheter/sverige/article938341.svt> [2013-05-27]

Transportstyrelsen (2013) *Femårig skattebefrielse*. tillgänglig via: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Fordonsskatt/Femarig-skattebefrielse/> [2013-05-27]

WWF (2013) *Konsekvenser*. tillgänglig via: <http://www.wwf.se/vrt-arbete/klimat/konsekvenser/1124276-konsekvenser-klimat> [2013-05-28]

TRYCKTA KÄLLOR

Angelöw, Bosse och Jonsson, Thom (1994) *Individ och miljö*. Lund: Studentlitteratur

Biel, Anders, (1996) Väljer människor att agera miljövänligt? I: Lundgren, Lars J (red.) *Livsstil och miljö*. Stockholm, Katarina Tryck AB, sid 54-66.

Gustafsson, Mathias och Eek, Daniel (2005) Resursdilemman. I: Johansson, Maria och Küller, Marianne (red.) *Svensk miljöpsykologi*. Pozkal, Poland: Studentlitteratur, sid 303-316.

Gärling, Tommy (2005) Psykologiska faktorerers roll för bilresande och minskning av bilresande. I: Johansson, Maria och Küller, Marianne (red.) *Svensk miljöpsykologi*. Pozkal, Poland: Studentlitteratur, sid 329-340.

Johansson, Maria (2005) Miljöutbildning bland barn och ungdomar. I: Johansson, Maria och Küller, Marianne (red.) *Svensk miljöpsykologi*. Pozkal, Poland: Studentlitteratur, sid 341-356.

Johansson, Maria och Küller, Marianne (2005) Förord. I: Johansson, Maria och Küller, Marianne (red.) *Svensk miljöpsykologi*. Pozkal, Poland: Studentlitteratur, sid 13-14.

Lindén, Anna-Lisa (2001) *Allmänhetens Miljöpåverkan*. Stockholm: Carlssons bokförlag

Molin Gustafsson, Gunilla (1996) Att praktiskt genomföra miljöanpassning. I: Lundgren, Lars J (red.) *Livsstil och miljö*. Stockholm, Katarina Tryck AB, sid 29-32.

Naturvårdsverket (1998) *Målgång*. Kristianstad: Kristianstads boktryckeri AB

Patel, Runa och Davidson, Bo, (2003) *Forskningsmetodikens grunder*. 3. ed. Lund: Studentlitteratur.

Staats, Henk (2003) Understanding Proenvironmental Attitudes and Behavior: An Analysis and Review of Research Based on Theory of Planned Behavior. I: Bonnes, Mirilia, Lee, Terence och Bonaiuto, Marino (red.) *Psychological Theories For Environmental Issues*. Aldershot, England: Ashgate Publishing Limited, sid 171-201.

Sundqvist, Gunnar (2003) *Uthållig utveckling*. Lund: Studentlitteratur.

BILAGOR

INTERVJU I

Allmänt om miljö

- Är miljön viktigt, tycker du att det är något vi behöver tänka på?
- Tror du att folk är villiga att göra inskränkningar på sin vardag för miljön?
- Vad tycker du är det största problemet med hur vi lever idag, vilken är den största miljöboven som vi behöver åtgärda via stadsplanering?
- Hur ser du på framtiden, om man tänker på de kommande miljöproblemen? Känns hoppfullt eller känns det jobbigt?

Om kommunen

- Är miljöfrågor en viktig del i arbetet?
- Har initiativet att jobba med miljö kommit i från tjänstemännen eller har det kommit i från politikerna?
- Låt säga att du jobbar i en kommun där det finns ett litet intresse för miljö på en politiskt nivå, tror du att du skulle kunna ha en möjlighet att påverka arbetet i en mer miljövänlig riktning eller hur styrd känner du att du är?

- I det projektet du nu arbetar med, hur har tankarna gått kring påverkan av en mer miljövänlig livsstil?
- Vilka metoder har använt er av för att uppnå miljöresultat?
- För att sälja in miljökonceptet eller för att ge känslan av att här satsar vi på miljö, hur har ni förmedlat det till byggherrarna?
- Men om du då jämför med tidigare projekt, vad skulle du säga har varit en effektiv metod för miljövänlig stadsplanering? Alltså vad har varit en framgångsrik åtgärd som har gett mycket utdelning?
- Men tror du att t.ex. gröna tak skulle kunna påverka folk agera mer miljövänligt genom att påminna om att man jobbat med miljö i ett område?
- Vilka strategier har ni jobbat med i kommunen? Hur har ni jobbat för att det vara lätt att vara miljövänlig?
- Vad känner du har varit de största miljömässiga utmaningarna med det här projektet?
- Men hur tänker ni att ni ska kompensera för det, eller hur tänker ni att ni kan motivera att ni ändå gör det?

Som stadsplanerare

- Känner du att du kan påverka människor att leva med miljövänligt genom ditt yrke?
- Känner du att du genom din yrkesroll har ett ansvar jämt emot dels vårt samhälle men också miljön?
- Hur känner du att din roll är i den här miljörörelsen?
- Du känner ju att du kan påverka andra, det borde ju innebära att du har en liten möjlighet att bestämma hur folk ska leva. Känner du att det finns något etiskt dilemma där, vad ger dig rätten att bestämma hur folk ska leva?
- Så eftersom det finns andra som tycker annorlunda så känner du inte att kommer att vara den ända rösten som hörs?
- I litteraturen beskriver man ofta strategier som utbildning och informationskampanjer som viktiga delar för att öka miljömedvetenheten hos en befolkning, men tror du att design också kan få oss att ändra livsstil?
- Tror du också att t.ex. land art skulle kunna ha ett sådant inflytande, att man kanske kommer att tänka på miljön när ser det och därför blir mer miljömedveten?

INTERVJU 2

Allmänt om miljö

- Behöver vi verkligen agera miljövänligt?
- Men tror du då att folk är villiga att göra inskränkningar i vardagen för miljön?
- Vad skulle du säga är det största problemet med så som vi lever idag utifrån miljöproblem?
- Men känner du att det finns hopp inför framtiden? Sett till de miljöproblem vi står inför, kommer vi kunna fixa det?

Om kommunen

- Men under tiden som du har jobbat i kommunen, tycker du att miljöfrågor har varit viktiga och prioriterade?
- Har ni jobbat med några specifika strategier i kommunen, du nämnde t.ex. trafik finns det några andra strategier som ni jobbat med?
- Hur gör ni då för att övertyga byggherrarna?
- Har ni jobbat någon med att förankra miljöstrategierna hos de som kommer att bo i området i framtiden?

- Mitt arbete handlar främst om hur man med hjälp av stadsplanering kan få folk att vilja ändra livsstil, är det något ni har funderat på?

- Finns det några fler exempel på hur ni har jobbat med den här frågan?

- Att ni jobbar med miljö och hållbarhet i projektet, vart kom det initiativet ifrån, från politikerna eller från er tjänstemän?

- Men känner du att det finns ett intresse för miljö i kommunen överlag, både bland politiker och invånare?

- Hur mycket känner du att du kan påverka i ett projekt? Om du t.ex. är jätteintresserad av miljö men inte får så mkt respons från politikerna, hur mycket kan du då påverka?

- Hur tror du att man på ett mest effektivt sätt kan nå resultat i frågan om att påverka människor, utifrån någon tidigare erfarenhet t.ex.?

- Du menar att man mer går in och förestår hur människor kan handla mer miljövänligt?

- Att visa vad man kan vinna på förändringarna?

- Vilka utmaningarna har ni haft miljömässigt med pågående projekt?

Som stadsplanerare

- Känner du att du kan påverka människor att leva mer miljövänligt genom ditt yrke?
- Känner du att du genom din yrkesroll har ett speciellt ansvar att planera för en hållbar livsstil?
- Men ser du något problem med att planera för andra och att påverka dem?
- Kan du se att det finns ett problem med att man påverkar andra?
- Just motsättningen mellan att planera för ekonomi eller miljö. Känner du av det i ditt yrke?
- I litteratur beskriver man ofta olika strategier som utbildning och information för att få folk att vilja ändra beteende, men tror du att visuellt intryck kan ha samma påverkan? Att man t.ex. ser ett vindkraftverk och därför blir påmind att miljövänligt?

INTERVJU 3

Allmänt om miljö

- Tycker du att vi behöver agera miljövänligt?
- Tror du att människor är villiga att göra inskränkningar i sin vardag för miljön?
- Vad tror du är det största problemet med hur vi lever idag?
- Men hur ser du då på framtiden? Kommer vi att kunna lösa de här problemen vi står inför med miljöförändringar osv?

Om kommunen

- Jobbar ni med miljöfrågor i kommunen och hur i så fall?
- Jobbar ni mycket med att sammanlänkande grönstråken?
- Jag jobbar ju framför allt med frågan om man kan få folk att ändra livsstil med hjälp av stadsplanering, är det ett mål ni har i kommunen?
- Men att ni försöker jobba med hållbarhet, kommer det ifrån politikerna eller är det främst från er tjänstemän?
- Men hur ser intresset för miljöfrågor ut i kommunen?

- Det fungera inte att bara säga nu ska vi vara miljövänliga utan man måste vara mer specifik än så?

- Men känner ni att ni blir hindrade av att det finns ett relativt lågt intresse i kommunen? Blir det svårt att jobba med sådana här frågor?

- Men känner du att du har stora möjligheter att påverka i sådana här frågor eller blir du styrd från politikerna?

- Har du någon uppfattning om vad som skulle kunna vara det bästa sättet att skapa miljömedvetenhet på?

- Att man tänker igenom sin argumentation, gör den konkret och visar vad folk har att vinna?

- Men det är mest de sociala aspekterna och den egna vinningen som motiverar folk att gå med på förändringar?

- Om du ser till kommunen och de projekt ni håller på med just nu, vilka är de största utmaningarna miljömässigt?

- Men om ni har mark som ni vill exploatera hur går ni då tillväga för att begränsa hur området bebyggs?

Som stadsplanerare

- Känner du att du kan påverka människor att leva mer miljövänligt genom ditt yrke?

- Känner du att du genom din yrkesroll har ett speciellt ansvar mot miljön och för att planera för en miljövänlig livsstil?

- Vi pratade lite om att man planerar för andra och påverkar hur de ska leva och du beskrev hur kommunen var lite skeptisk till just bestämmandet, men känner du personligen att det finns ett problem med att man styr folk?

- Känner du att det finns en motsättning mellan ekonomiska intressen och miljömässiga?

- Har ni någon strategi för hur man ska behandla de här tillfällena?

- När man läser om miljömedvetenhet beskrivs ofta olika strategier som utbildning och information för att få folk att vilja ändra beteende, men tror du att visuellt intryck kan ha samma påverkan? Att man t.ex. ser ett vindkraftverk och därför blir påmind att miljövänligt?